

SmartCity & mobility Lab



Intervista a:
Francesco Profumo

**Pubbliche
amministrazioni e
Smart City: l'importanza
di fare sistema**

**Convivenza taxi-Uber:
è davvero possibile?**

**Papa Francesco e i sindaci:
un'alleanza per le città**

**Trasporto funicolare:
l'esperienza della
Val Bisagno**



Available on the
Android Market



Available on the
App Store

T.P.S. è lieta di invitarti al convegno

Pianificare i trasporti Ottimizzare la spesa

19 e 20 ottobre 2015

Klima Hotel - Milano



convegno.tpsitalia.it

L'appuntamento è aperto a tutti coloro che si occupano di mobilità, traffico e trasporti, in un'ottica di sostenibilità a 360 gradi. Il filo conduttore infatti sarà proprio la **mobilità sostenibile** che, in linea con le ultime direttive anche a livello di Comunità Europea, toccherà aspetti molto diversi e allo stesso tempo interconnessi tra di loro. Si parlerà di mobilità elettrica, pianificazione del trasporto pubblico (tema sempre caldo in questo nostro Paese), analisi statistiche sulla mobilità da floating car data, mobilità ciclistica, servizi innovativi di informazione all'utenza e tanto altro ancora.

La partecipazione è gratuita con registrazione.

Ti aspettiamo a Milano!

www.tpsitalia.it

075 5000.990



Transport
Planning
Service



SmartCity & mobility Lab

Sommario

Editoriale

Smart City: il ruolo delle Pubbliche Amministrazioni
di Edoardo Croci

3

Trasporti Urbani

Trasporto e qualità urbana: il caso Funivia della val Bisagno a Genova
di Arcangelo Merella e Valentino Zanin

4

ICT

Convivenza Uber – taxisti. Che fare?
di Marco De Mitri

10

Il personaggio

Intervista a Francesco Profumo
di Edoardo Croci

12

Eventi

Papa Francesco e i Sindaci del mondo
di Roberto Leoni

15

Eventi

MOVE APP 2015
a cura dell'ufficio stampa di Move App Expo

17

Eventi

CONNECTED AUTOMOBILES
a cura dell'ufficio stampa di Smart Mobility World

18

Innovazione

Club Italia apre il mondo del trasporto collettivo alle carte bancarie contactless
a cura di Club Italia

20

Lavoro

L'alta formazione dedicata alle Smart City
di Marina Verderajme

21

Pubblicazioni

Novità Editoriali
di Denis Grasso

22

Eventi

Gli eventi dedicati alla mobilità sostenibile
di Denis Grasso

23

Eventi

Più PIL, più lavoro, meno CO2
a cura della redazione

24

Be **smart**, be **updated**!

La nuova testata digitale
che approfondisce
tutti i temi legati
alla città intelligente

www.mobilitylab.it



L'innovazione nel trasporto pubblico e nella mobilità sostenibile
mobilitylab

Comitato Scientifico

Dario BALOTTA
Responsabile Trasporti Legambiente

Ing. Lorenzo BERTUCCIO
Direttore Scientifico Euromobility, Roma

Prof. Andrea BOITANI
Università Cattolica di Milano

Prof. Alberto COLORNI
Direttore Centro METID, Politecnico di Milano

Prof. Edoardo CROCI (Presidente)
IEFE, Università Bocconi, Milano

Prof. Angelo DI GREGORIO
Direttore CRIET, Università Bicocca, Milano

Arch. Andreas KIPAR
Presidente GreenCity Italia

Dott. Arcangelo MERELLA
Amministratore Unico IRE. Infrastrutture, Recupero, Energia, Agenzia Regionale Ligure

Prof. Enrico MUSSO
Università di Genova

Prof. Fabio ROSATI
Direttore Centro Studi Mobilità, Roma

Prof. Gian Battista SCARFONE,
Presidente ASSTRA Lombardia

Prof. Lanfranco SENN
Direttore CERTET, Università Bocconi, Milano

Prof. Andrea ZATTI
Università di Pavia

Hanno collaborato a questo numero:

Marco DE MITRI

Denis GRASSO

Roberto LEONI

Arcangelo MERELLA

Simone PIVOTTO

Marina VERDERAJME

Valentino ZANIN

Direttore Responsabile

Edoardo CROCI - direttore@mobilitylab.it

Redazione e Coordinamento

Tel. 02.58430691 - Fax 02.58430690

Simone PIVOTTO - redazione@mobilitylab.it

Pubblicità

Tel. 02.86464080 - Fax 02.72022583 - pubblicita@mobilitylab.it

Amministrazione

Tel. 02.86464080 - Fax 02.72022583 - amministrazione@mobilitylab.it

Editore: Servizi Associativi srl

Sede Legale: Via Cadamosto, 7 - 20129 Milano (MI) - Italy - Sede Operativa: Via Agnesi, 3 - 20135 Milano (MI) - Italy

Tipografia: Bonazzi grafica s.r.l. - Sondrio (SO)

Registrato al Tribunale di Milano il 30/01/2007 n° 61

È vietato riprodurre testi ed immagini senza l'autorizzazione dell'editore

Smart City: il ruolo delle Pubbliche Amministrazioni

di Edoardo Croci > direttore@mobilitylab.it

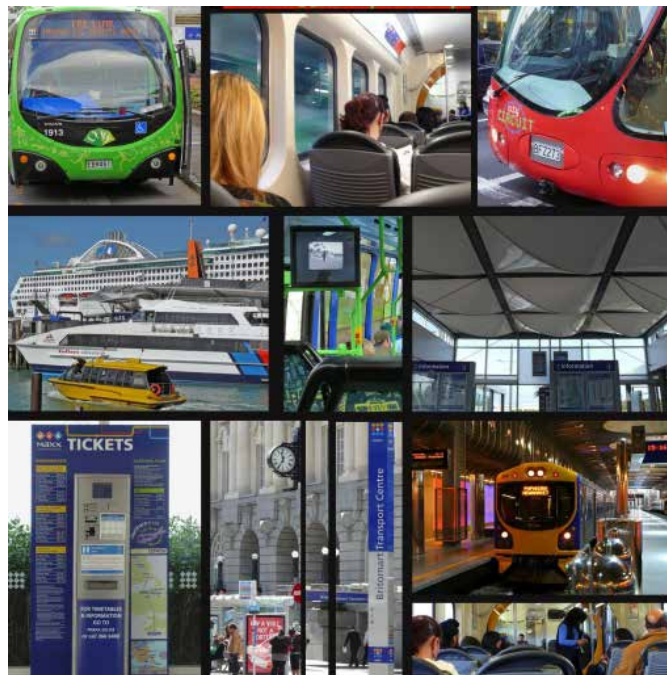
Il nuovo numero di Smart City & MobilityLab si apre con un interrogativo: che ruolo possono rivestire le pubbliche amministrazioni nella gestione e nella crescita delle Smart City? Per rispondere a questo quesito ci siamo rivolti a Francesco Profumo, già Ministro dell'Istruzione e Presidente dell'Osservatorio Nazionale Smart City dell'ANCI, a cui viene dedicata la copertina di questo numero. Il Professor Profumo ha posto l'accento in particolare sull'importanza di una seria pianificazione a livello nazionale, per porre rimedio alla situazione "a macchia di leopardo" che caratterizza il nostro Paese. I progetti in campo sono molti e validi, ma non vengono riprodotti su vasta scala per mancanza di interconnessione tra le pubbliche amministrazioni.

Marco De Mitri ci parla del caso Uber, la famosa applicazione che permette di dare e ricevere passaggi in auto, facendo una riflessione su come questa innovazione si posizioni all'interno del panorama delle Smart City e possa quindi integrarsi con le altre alternative di trasporto.

Roberto Leoni approfondisce un evento significativo ma passato in sordina su stampa e tv generaliste: lo storico incontro, avvenuto in Vaticano il 21 e 22 luglio 2015, tra Papa Francesco e i sindaci di alcune delle più importanti città del mondo (tra cui New York). Il tema del dibattito è stato lo sviluppo sostenibile e le sue declinazioni in ambiente urbano.

Arcangelo Merella e Valentino Zanin presentano un interessante approfondimento sui progetti riguardanti la mobilità in Val Bisagno, nel genovese. L'idea che ne scaturisce è quella delle creazioni di un trasporto su funivia, riqualificando strutture già presenti in modo da non intaccare la natura e il paesaggio.

Si rinnovano, infine, gli appuntamenti con gli eventi più importanti in materia di mobilità sostenibile, come Citytech-BUS tech a Roma, Smart



Mobility World a Monza e Move App a Milano. Ritorna inoltre il consueto spazio riservato al mondo del lavoro, curato da Marina Verderajme che questo bimestre tratta di alta formazione in materia di Smart City. Conclude infine, la rubrica riguardante le novità in campo editoriale ad opera di Denis Grasso.

EDOARDO CROCI



Edoardo Croci è laureato con lode in Discipline Economiche e Sociali all'Università Bocconi di Milano ed è stato Visiting Scholar al Dipartimento di Management della New York University. Direttore di ricerca di IEFE, il centro di ricerca di economia e politica dell'energia e dell'ambiente dell'Università Bocconi è Project Leader dell'area Green Economy del CRIET – (Centro di ricerca Interuniversitario in Economia del Territorio). È titolare del corso "Carbon management and carbon markets" all'Università Bocconi e di "Politica dell'ambiente" all'Università degli Studi di Milano. È stato Assessore alla Mobilità, Trasporti e Ambiente del Comune di Milano e Presidente dell'ARPA (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente) della Lombardia. Autore di numerose pubblicazioni in materia di economia dell'ambiente e dell'energia.

Trasporto e qualità urbana: il caso Funivia della val Bisagno a Genova

di Arcangelo Merella > arcangelo.merella@regione.liguria.it e Valentino Zanin > zanin@temasrl.net



Da tempo sistemi di trasporto in ambito urbano caratterizzati da impianti funiviari stanno affermandosi in molte città del mondo. (vedi scheda)
Si è già avuto occasione su queste pagine di illustrare un progetto in corso di completamento che riguarda il collegamento tra l'Aeroporto di Genova e una nuova fermata ferroviaria tramite una cabinovia; così come appare oramai consolidata l'idea progettuale di collegare detta fermata ferroviaria con il polo tecnologico di Erzelli posto sulla collina antistante.
Dunque a Genova, realtà che ha visto svilupparsi

fin dalla fine dell'800 sistemi innovativi di trasporto pubblico, si sta rilanciando l'impiego di sistemi funiviari allo scopo di rendere performante e *smart* il sistema dei trasporti, ma anche occasione per una straordinaria opera di riqualificazione urbana.
Questo ultimo aspetto fino a qualche anno fa era ritenuto centrale nelle politiche urbanistiche. Chi progettava sistemi di trasporto lo faceva anche con l'occhio rivolto alla riqualificazione urbana. E' stato così in Francia ove la reintroduzione del tram ha prodotto importanti miglioramenti nella qualità urbana ma anche da noi dove l'inserimento di un

Valbisagno

Il sistema urbano della **Valbisagno** è un vasto e articolato ambito che non è possibile caratterizzare con una specifica funzione d'uso.

La residenza ha un peso predominante, ma si rilevano anche altre funzioni con un carico urbanistico consistente: lo Stadio, Staglieno, la Sciorba, le infrastrutture di AMT, IREN, AMIU, gli insediamenti commerciali e artigianali, il sistema dell'*automotive*.

Numeri della Valbisagno

- » 135.000 abitanti, il 20% della popolazione genovese (l'ambito più popolato della Grande Genova)
- » 18.000 abitanti/kmq di superficie urbanizzata (Bassa Valbisagno)
- » 42.000 spostamenti in uscita(*), 20.000 spostamenti in ingresso(*), 25.500 spostamenti interni(*)
- » 114.000 passeggeri/giorno sulle linee urbane di trasporto pubblico della Valbisagno

(*) giorno medio feriale, fascia oraria 6.30 - 9.30. Fonte: Comune di Genova, elaborazioni del Piano Urbano della Mobilità Genovese 2006, scenario 2010

Soluzione per molte città

Singapore (*Jewel Cable Car Ride*), New York (*Roosevelt Island Tramway*), Londra (*London Cable Car*), Oporto (*Teleferico de Gaia*), Madrid (*Teleferico*), Barcellona (*Telefèrica de Montjuïc*), Koblenz (*Buga 2011*), Costantina, Hong Kong (*Tung Chung, Nei Lak Shan-Ngong Ping*), Istanbul (*Eyüp-Piyerloti, Taskisla-Macka*), Ankara (*Şentepe-Yenimahalle-metro'*), Portland (*Marquam Hill*), La Paz, Caracas (*San Augustin*), Medellin, Hannover (*Sky Liner Expo 2000*), Saragozza (*Expo Alt*), Tbilisi (*Narikala*)

Funivie urbane



Sistema di trasporto capace di superare, con bassi costi di investimento, barriere naturali, edifici e infrastrutture



Nel mondo è il segmento del trasporto pubblico che attualmente cresce di più (investimenti e passeggeri trasportati)



Semplici da realizzare, economiche, scenografiche e soprattutto a basso impatto ambientale

sistema di trasporto innovativo nell'articolata organizzazione degli spazi urbani si è manifestato anche come un segno di particolare e stabile evidenza sul territorio: è il caso del people mover di Perugia.

Anche questa finalità, il bisogno di riqualificare una vasta area urbana della città di Genova, è alla base della proposta progettuale che un gruppo di professionisti ha elaborato per realizzare un sistema di trasporto funiviario in val Bisagno, cioè quell'ambito territoriale del capoluogo ligure che dal mare si protende per una decina di km verso l'interno ed è interessato dal corso del torrente Bisagno. E' questa un'area densamente popolata, ove nel tempo hanno trovato posto, esaurita la capacità insediativa della fascia costiera, le espansioni residenziali del "boom" e i relativi servizi urbani compresi quelli più "ingombranti" a cui occorre trovare sistemazione.

In questa porzione di territorio insistono lo Stadio del calcio (rinnovato in occasione di mondiali del 90), il carcere di Marassi, il monumentale cimitero di Staglieno, il deposito della Volpara (prima inceneritore e ora deposito di rifiuti), i depositi dell'azienda di trasporto, il macello comunale, grandi centri commerciali, molte aziende del settore automotive,

non poche aziende artigianali, importanti impianti sportivi e un casello autostradale (Genova Est).

L'area è abitata da 135.000 abitanti, il 20% della popolazione genovese, con una densità abitativa, nella parte bassa della valle, pari a 18.000 abitanti/kmq che generano circa 90.000 spostamenti nella fascia di punta del mattino e con una utenza media giornaliera del trasporto pubblico di 114.000 passeggeri/giorno (vedasi nel dettaglio la scheda).

Ed è proprio la qualità del trasporto pubblico, nonostante i buoni livelli di utenza, ad essere modesta in quanto la congestione stradale generata dal traffico prodotto da tutti i servizi sopra richiamati in un reticolo di strade particolare e non adeguato, costringe e assoggetta il trasporto pubblico a quello privato.

Ed è sempre il trasporto pubblico in val Bisagno il tema che con più ricorrenza e vivacità affascina il dibattito pubblico genovese data la mancanza di una soluzione specifica per la Valle, tra gli ambiti territoriali della Grande Genova l'unico a non essere ancora servito da un sistema di trasporto pubblico in sede propria.

Da anni, molti anni, almeno venti, si discute senza scegliere, su un sistema di trasporto in sede pro-

Ma anche a Genova ...



Sistema di trasporto non inquinante, utilizzo di fonti di energia rinnovabili



Puntualità del trasporto senza condizionamenti



Trasporto confortevole e facilità di imbarco/sbarco



Minori costi di costruzione rispetto ad altri sistemi di trasporto di massa



Flessibilità nella gestione del numero di veicoli in linea

... in Valbisagno



Nessuna opera civile in più: utilizzo delle strutture esistenti (piastre, ponti, argini) e rifacimento delle passerelle pedonali



Nessuna interferenza con i criteri di difesa idrogeologica del torrente



Riduzione del numero di autobus in circolazione e delle relative emissioni inquinanti



Limitato impatto sull'ambiente urbano, nessuna interferenza con la rete viaria esistente e nessuna soppressione di parcheggi



Salita e discesa dei passeggeri da entrambe le sponde



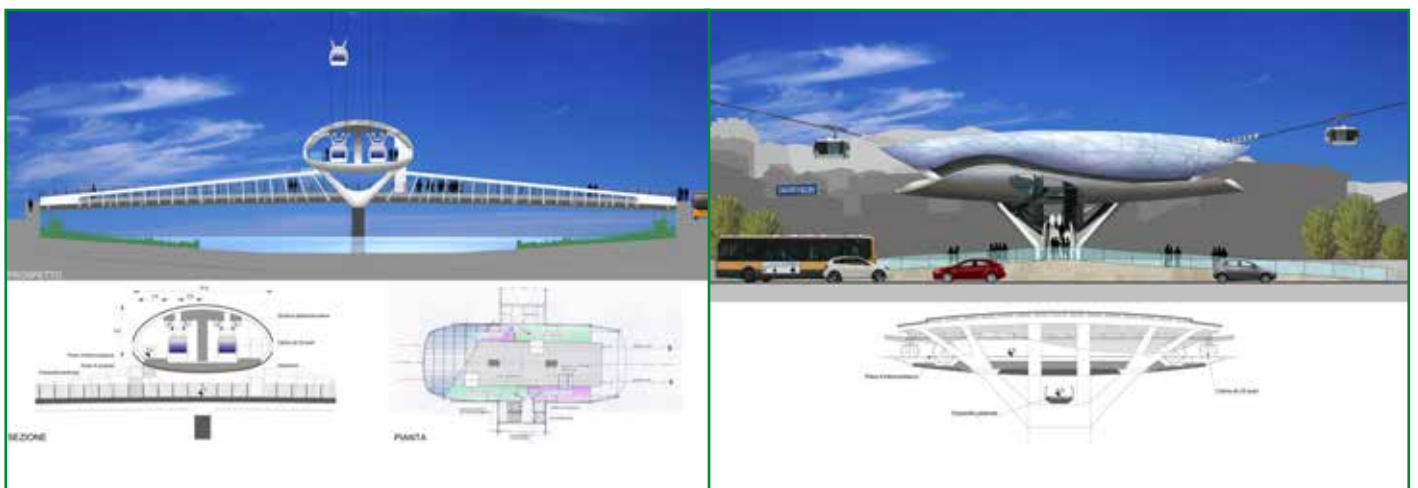
pria, necessario a soddisfare la domanda di trasporto e attrarne altra. Dal tram al people mover, dal metro all'asse attrezzato: si è discusso e progettato nel tempo ogni possibile soluzione senza peraltro pervenire alla definitiva scelta.

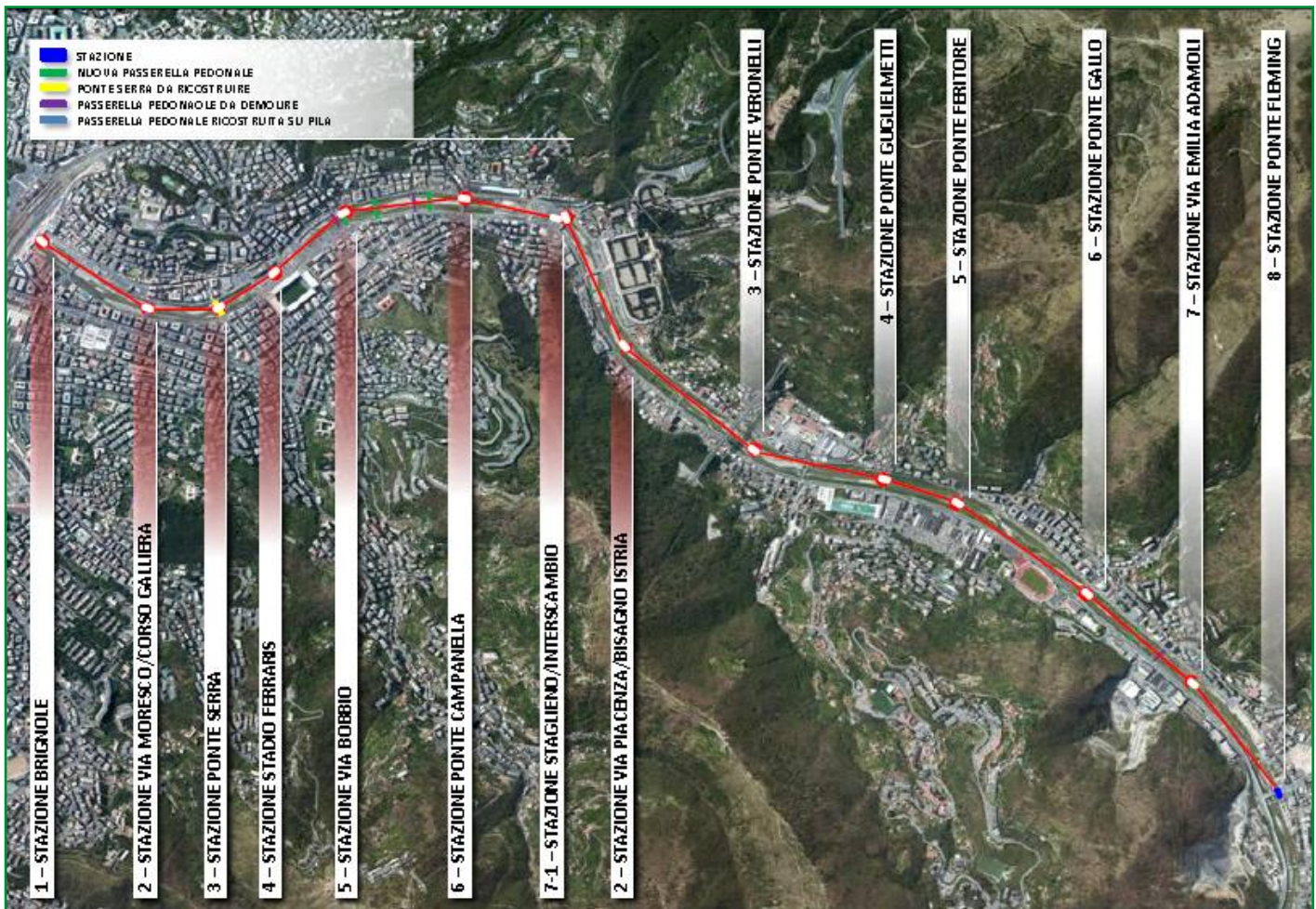
Agli albori del pubblico confronto va annoverata la metropolitana. Un tracciato che unisce la val Polcevera con il Centro passando per Caricamento e De Ferrari per poi arrivare a Brignole. E a Brignole si è posto il dubbio se proseguire oltre e se, in questo caso, optare per il più facile passaggio sul piano del ferro verso Levante e l'Ospedale San Martino o altrimenti verso la val Bisagno con un più complicato (e costoso) transito sotterraneo (lasciando peraltro insoluta la questione Ospedale). Il tema della metropolitana si è per il momento attestato e consolidato (con buoni risultati) a Brignole e il dubbio sulla sua prosecuzione non ha ad oggi soluzione e forse neanche coerenza dati gli alti costi e la limitata disponibilità di risorse economiche.

Tuttavia, rimane più che necessaria una soluzione

che rimane ancora in sospeso e le ragioni sono molteplici. Sicuramente la priorità della messa in sicurezza del torrente Bisagno ma anche le caratteristiche delle strade e delle immissioni di quelle collinari su quella di fondovalle che generano incroci difficili da gestire, l'impossibilità di utilizzare l'alveo del torrente per nuove fondazioni, piuttosto che l'oggettiva difficoltà a chiudere per lungo tempo strade importanti per sistemare assi attrezzati o binari tramviari, la riduzione esagerata di posteggi per auto oggi collocati lungo l'asse principale. Infinite discussioni, aperte ostilità, tifoserie scatenate sulle diverse opzioni ma, finora, nessuna scelta e conseguente ulteriore grave degrado del territorio e perdita di efficienza del sistema di trasporto.

Ora si ripropone il tema della soluzione per la mobilità della val Bisagno, ma in termini innovativi, recuperando anche e soprattutto la precedente esperienza progettuale che ha indicato i punti neri delle varie soluzioni proposte. Ovvero limitazioni non solo di natura finanziaria o tecnica ma soprattutto





di contesto: non solo, quindi, la ridotta disponibilità di spazio ma anche la limitata disponibilità da parte della popolazione ad accettare soluzioni di trasporto da collocare all'interno di un complesso ambito urbano dove sono presenti sistemi e funzioni urbane ingombranti.

E' in questo contesto che prende forma l'idea di realizzare nell'alveo del torrente Bisagno un sistema di trasporto a fune. Ci lavora inizialmente l'architetto Bozano che dà vita ad un gruppo di lavoro qualificato e assortito costituito da ingegneri trasportisti, ingegneri esperti in progettazione di impianti a

fune, ingegneri idraulici, architetti, tra i quali l'arch. Carlo Cillara tra i progettisti della straordinaria funivia del Monte Bianco, urbanisti, economisti dei trasporti che nel giro di qualche mese confezionano uno studio di fattibilità che risponde ai principali elementi di valutazione dell'opera e in particolare:

- alla capacità di soddisfare le esigenze di mobilità e di apportare un beneficio alle sofferenze del sistema val Bisagno;
- alle stringenti limitazioni (idrografiche, geologiche) che la presenza del torrente Bisagno pone al corretto posizionamento e dimensionamento della nuova infrastruttura;

Dati tecnici

- » Lunghezza orizzontale della linea: 6.200 m
- » Costo del sistema: 90 milioni di euro
- » Costo esercizio e gestione: circa 2 milioni euro/anno
- » Capienza cabina: da 25 a 30 posti
- » Portata: 3.600 passeggeri per ora e per direzione, 40.000 passeggeri/giorno, 12.000.000 di passeggeri/anno
- » Velocità: fino a 6 m/s
- » Tempo medio di viaggio: 20 minuti
- » Intertempo minimo tra i veicoli: da 20 a 30 secondi

Fonti di finanziamento

- » Pubblici 1 (Comune, Regione, Governo)
- » Pubblici 2 (Horizon 2020, altri programmi europei, FAS, FESR, ...)
- » Equity (produttori di impianti, imprese di gestione del servizio di trasporto pubblico, fondi di investimento, fondi pensione)
- » Debito (mutui di mercato, mutui agevolati BEI)



- all'inserimento architettonico della infrastruttura in un contesto urbano fortemente antropizzato e capace di esprimere minimi livelli di consenso e di accettabilità sociale;
- alla fattibilità tecnica ed economica al fine di coniugare il contenimento della spesa con le esigenze di sicurezza dell'infrastruttura, di durata e qualità dei manufatti;
- alla necessità di coinvolgere nella realizzazione dell'opera e nella gestione del servizio capitali privati attraverso forme di partenariato pubblico privato.

Il tracciato proposto (poco più di sei km articolati in due tronchi: Brignole – Staglieno e Staglieno – Molassana) si sviluppa nell'alveo del torrente Bisagno dalla stazione Brignole (punto di coincidenza con i servizi ferroviari, la metropolitana e le principali linee automobilistiche del servizio di trasporto pubblico urbano) fino all'abitato di Molassana (con 14 stazioni intermedie).

La scelta dell'alveo annulla il fabbisogno di spazi stradali per l'infrastruttura che invece altri sistemi di trasporto di superficie richiedono alla carreggiata (ed è proprio la paventata riduzione di spazi già ora limitati la causa della mancata realizzazione dei sistemi di trasporto di superficie finora proposti). Inoltre, emancipare il sistema di trasporto pubblico dalla sede stradale, collocandolo nel letto del torrente, ha l'indubbio vantaggio di renderlo accessibile dagli insediamenti localizzati su entrambe le sponde. Rende superflua la scelta se procedere in sponda destra o sinistra e, quindi, a quale ambito concedere una più elevata qualità urbana e quale invece relegare allo *status quo*.

D'altro canto non si poteva nemmeno caricare l'alveo con altre strutture oltre a quelle esistenti, limitando ulteriormente la capacità di deflusso delle correnti (soprattutto nelle preoccupanti fasi



Fonti di finanziamento

- » Pubblici 1 (Comune, Regione, Governo)
- » Pubblici 2 (Horizon 2020, altri programmi europei, FAS, FESR, ...)
- » Equity (produttori di impianti, imprese di gestione del servizio di trasporto pubblico, fondi di investimento, fondi pensione)
- » Debito (mutui di mercato, mutui agevolati BEI)

Gruppo di lavoro

CRISTOFORO BOZANO
CARLO CILLARA ROSSI
ANDREA GUIDI DI BAGNO
MAURIZIO GNUDI
MAURO MARSULLO
PIETRO MISURALE
MICHELE MONTANARI
MARIO PEDROTTI
LUCA VACCHELLI
ROBERTO VALLARINO
VALENTINO ZANIN

di piena). Il tracciato proposto, infatti, rispettando i criteri di difesa idrogeologica del torrente, si appoggia alle esistenti strutture (argini, ponti, pensiline e piastre) senza crearne nuove e riqualificando quelle utilizzate.

Su questa base progettuale è iniziato un percorso di ricerca di consenso istituzionale, di finanziamenti e di sostanziale avvio delle procedure necessarie a dar vita alla concreta attuazione del progetto.

La partita è tutt'altro che facile per le molteplici implicazioni che il progetto comporta, ma dopo 20 anni di val Bisagno, questa è la soluzione che meglio (forse ultima) può rispondere alle diverse esigenze e, quindi, non solo sotto il profilo trasportistico, ma anche economico e ambientale. Ed è convinzione diffusa che un'opera come quella immaginata possa costituire per la vallata, e per la città, un segno rivoluzionario destinato a modificare in profondità le abitudini di viaggio (riduzione dell'auto privata con tutte le conseguenze, ridimensionamento del trasporto su gomma, forte riduzione dell'inquinamen-

to, in particolare delle polveri sottili), la struttura socio-economica ed urbanistica di una vallata che ha diritto al riscatto.

L'autore ringrazia per le preziose consulenze nella redazione dell'articolo l'arch. Carlo Cillara, progettista esperto in progettazioni di impianti a fune tra cui la nuova funivia del Monte Bianco.

Vale la pena, infine, di ricordare che in occasione di Mobility tech a Milano prossimo autunno ci sarà una sessione dedicata al tema delle funivie urbane.

ARCANGELO MERELLA



Arcangelo Merella già segretario del Comitato Tecnico Urbanistico della Regione Liguria è stato per dieci anni Assessore alla Mobilità e Trasporti al Comune di Genova, Presidente della Consulta Mobilità di Anci, amministratore di AMI (Azienda Mobilità e Infrastrutture del Comune di Genova), consigliere di amministrazione di Milano/Serravalle e Autocisa, coordinatore di diversi progetti dell'Unione Europea nel settore

dei trasporti e della mobilità.

È stato Presidente di Euromobility, Amministratore Delegato di Infomobility spa.

Attualmente lavora presso la Regione Liguria nel settore Infrastrutture, è Amministratore Unico di IRE Liguria Spa e coordinatore del progetto UE GATE (collegamento aeroporto Genova ferrovia).

Ha fondato l'Associazione "Amici della Sopraelevata" con l'obiettivo di un riutilizzo urbano dell'importante strada sopraelevata che si snoda per 5 km lungo l'arco portuale di Genova.

VALENTINO ZANIN



Valentino Zanin, laureato in Urbanistica a Venezia nel 1989. Master Europeo in Pianificazione Territoriale e Mercato Immobiliare a Torino nel 1991 (COREP, Politecnico di Torino). Dal 1992 al 1998 svolge attività di ricerca e consulenza nell'ambito degli studi territoriali, della pianificazione urbanistica e d'area vasta per organismi privati e pubblici tra cui l'IRER Istituto regionale di ricerca della Lombardia, la fondazione CEN-

SIS di Roma, NOMISMA S.p.A. di Bologna, il Centro Studi Urbani dell'Università di Ferrara, la cooperativa ALEA di Udine. Nello stesso periodo inizia ad occuparsi di pianificazione della mobilità e dei trasporti collaborando con società di consulenza tra le quali TRT S.r.l. di Milano, CSST Centro Studi Sistemi di Trasporto di Torino e Polinomia S.r.l. di Milano. Nel 1998 entra nel Gruppo Metis S.p.A. come Project Manager nell'area pianificazione della mobilità e dei trasporti. Nel 2001 è consulente senior in CONSIEL S.p.A. Dal 2002 al 2004 è partner di Clickmobility S.p.A. e responsabile del settore pianificazione della mobilità e dei trasporti, ruolo che ricopre anche nel Gruppo T BRIDGE S.p.A. dal 2004 al 2006. Nel 2006 è socio fondatore della TeMA Territorio Mobilità Ambiente S.r.l. di cui ricopre l'incarico di Presidente. Svolge la propria attività occupandosi di pianificazione della mobilità e dei trasporti, logistica e trasporto merci, progetti finanziati, pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico, procedure di gara per l'affidamento dei servizi, sistemi di monitoraggio del trasporto pubblico e dei contratti di servizio, modelli di simulazione trasportistica e tecnico-economica, analisi e studi territoriali, studi di economia dei trasporti, valutazioni di fattibilità e studi di traffico.

CONVIVENZA UBER – TAXISTI. CHE FARE?

di Marco De Mitri > m.demitri@niering.it



Non è la prima volta che mi muovo grazie ad Uber, e la mia esperienza è stata sempre ottima, tanto negli Stati Uniti (dove lo uso molto spesso) quanto in Italia.

Persone cordiali e disponibili, auto pulite, tariffa finale in linea con quella stimata, poca attesa (5-10 minuti), pagamento automatico a fine corsa e senza contante, ricevuta (anch'essa immediata) ottenuta per e-mail, rating finale da lasciare per l'autista attraverso l'applicazione, dopo che ci si è salutati. Tutto vero? Sì, tutto vero.

Nella mia esperienza recente in Florida, con vari spostamenti di diversa durata (da 10' a più di un'ora) e per i motivi e negli orari più diversi, tutto questo si è sempre ripetuto con sorprendente costanza ed uniformità. E questo nonostante i guidatori non siano reciprocamente "colleghi", e tantomeno "dipendenti" di Uber, dando l'impressione di una **rassicurante e concreta efficienza del "sistema"**, che fa sì di sapere già cosa aspettarsi la prossima volta.

Ed il bello è che **non si tratta – quasi mai – di per-**

sone che fanno questo come lavoro, ma solo per arrotondare i loro guadagni o, semplicemente, perchè hanno piacere nel guidare e nel conoscere persone nuove. Ho incontrato varie tipologie di persone: dal giovane padre di famiglia alle prese con la fine del suo percorso di studi al pensionato che "si diverte con Uber" dopo una vita passata a fare mille lavori; dalla insegnante che si offre come autista durante i mesi estivi di chiusura delle scuole all'immigrato che raccoglie dei soldi per dare una casa più grande alla sua famiglia.

Anche molti di loro avevano interesse a sapere qualcosa da me. **La domanda più ricorrente era: "Do you have Uber in Italy?"** E la mia risposta era del tipo "sì, ma non è proprio come qui...", ed il discorso finiva invariabilmente sulla forte avversione che servizi come Uber o Lyft, in Italia (e non solo), subiscono da parte di compagnie e cooperative di taxi, con episodi peraltro talvolta caratterizzati da ripetute minacce e notevole aggressività.

Non ho competenze tali da giudicare la cosa in ambito

legale, anche se mi sono fatto l'idea che, in Italia, **l'argomento si colloca in una sorta di vuoto normativo** (mancando una legge che regoli o vieti espressamente questa specifica modalità di trasporto), tanto che è stato facile assistere a sentenze opposte da parte dei giudici fin qui chiamati ad esprimersi in merito.

Faccio comunque le mie **considerazioni**, cercando di pormi dal punto di vista di un utente, di un guidatore di Uber e di un tassista.

Come utente (e qui parlo per esperienza personale): **se Uber è presente nella città in cui devo muovermi, spesso lo preferisco ai taxi**, in virtù delle questioni di cui ho parlato (economicità, pagamento senza contante, ricevuta immediata, rating sull'autista, ecc.). Aggiungo che, mettendo da parte il discorso economico (è noto che i taxi in Italia hanno tariffe davvero molto alte), tutti gli altri elementi innovativi che rendono piacevole ed appetibile un viaggio con Uber potrebbero essere facilmente messi in atto anche dai tassisti (come la chiamata attraverso una app sullo smartphone). Ed in qualche caso la cosa sta già avvenendo, e potrebbe ridurre la differenza di *diappeal* oggi presente tra Uber ed i taxi.

Per quanto riguarda poi gli "autisti di Uber" (io non lo sono mai stato, ma ho parlato con molti di loro ed il quadro è chiaro): **non sono guidatori professionali e non vogliono esserlo**. Non intendo dire che non guidino con scrupolo ed attenzione (anzi!!!), ma che non fanno di Uber la loro attività lavorativa, salvo qualche caso (presente, ma sporadico) di persone in difficoltà perchè hanno perso il lavoro. Ma, anche in questi casi, i guadagni di una intera giornata (non poi così alti, come mi hanno confermato gli autisti di Uber in Italia) non generano una prospettiva economica tale da sostituire la ricerca di una normale occupazione. **Gli autisti di Uber, dunque, non hanno alcuna intenzione di mettersi in concorrenza con i taxi.**

Ma qui c'è il paradosso: guardando la cosa dal punto di vista di un tassista italiano, è assolutamente vero che i guidatori di Uber sono loro concorrenti, visto che gli utenti (cioè coloro che esprimono "la domanda" di trasporto) sono spesso portati a scegliere Uber invece dei taxi, ponendoli dunque entrambi nel novero delle alternative che costituiscono la loro "offerta" di trasporto, e scegliendo quella che risulta più attrattiva (in base soprattutto al prezzo, ma non solo). I tassisti, inoltre, lamentano che con la presenza di Uber la loro licenza perde valore. A loro dire, tra utenti persi e licenza deprezzata, Uber è un concorrente così forte che li potrebbe portare al fallimento (anche se, curiosamente, non si hanno notizie di tassisti che hanno venduto la licenza per passare alla concorrenza, diventando autisti di Uber...).

E già che ci siamo, **mettiamoci anche dal punto di vista di un governo nazionale**. Prendiamone uno a caso: il nostro. Che si ritrova: una legge sul servizio dei taxi vecchia di oltre due decenni (quando non esiste-

va neanche la tecnologia che oggi rende possibile usare piattaforme come Uber o Lyft), i cittadini desiderosi di usare sempre più modi di trasporto alternativi all'auto privata (avendo purtroppo il trasporto pubblico in costante ridimensionamento ed i taxi che costano una fortuna), i tassisti sul piede di guerra (per l'ingresso nel mercato di un concorrente reale, che non hanno mai avuto) e le città tremendamente in ritardo su tutto, in primis sulla mobilità (anche se poi, a sproposito, alcune di esse si autodefiniscono "smart city").

Esiste un modo per salvare capre, cavoli, risparmi e serenità delle persone?

Probabilmente sì, ma la cosa deve essere ben regolamentata, ed ognuno dovrebbe fare un passo indietro e riconoscersi in un sistema nuovo, condiviso e dove c'è la presenza di tutti gli attori.

Si è molto dibattuto sul tema, e **le possibili soluzioni non mancano**. È stato proposto ad esempio di regolamentare servizi come Uber rendendoli legali, ma a condizione che gli autisti possano offrire il servizio solo per poche ore a settimana (in modo da eliminare la possibilità che qualcuno ne faccia davvero la propria professione). Ed ancora, si è pensato di indennizzare i tassisti quantificando la reale perdita del valore delle licenze (sul cui strano meccanismo delle concessioni e del mercato si potrebbe poi aprire un lungo dibattito, ma non mi dilungo oltre). E a quel punto, aprire quindi il mercato della mobilità urbana a tutti gli operatori (conservando ovviamente il trasporto pubblico come punto di forza), ma in un quadro di regole chiaro e definito. Peraltro, gli stessi tassisti potrebbero "appoggiarsi" alla piattaforma di Uber in modo concordato e regolamentato, usandola per le prenotazioni ed i pagamenti, come già avviene in alcune città (l'ho provato personalmente a Boston).

Quelle riportate sono alcune delle ipotesi emerse nel dibattito sul tema degli ultimi mesi, e dimostrano che **con un po' di criterio, buon senso e (soprattutto) competenza in materia, la questione sarebbe gestibile e potrebbe portare ad ottimi risultati**. Ma, per arrivarci, è opportuno ascoltare alla pari tutte le parti interessate e definire la soluzione basandosi su misure ragionate in base alla competenza tecnica nel settore della mobilità urbana, e non invece sulla base dagli esiti attesi in termini di peso elettorale guadagnato o perso. Questo l'auspicio. Vedremo se e come la cosa verrà affrontata nei prossimi mesi.

MARCO DE MITRI



Ing. Marco De Mitri (NIER Ingegneria).

Esperto in mobilità, trasporti e sicurezza sul lavoro - www.marcodeмитri.it.

INTERVISTA A FRANCESCO PROFUMO

Maggiore progettualità e più attenzione alle infrastrutture di connessione: questi i punti di partenza per rendere le nostre città più intelligenti.

di Edoardo Croci > edoardo.croci@mobilitylab.it



In questo numero intervistiamo **Francesco Profumo**, già Ministro dell'Istruzione, Università e Ricerca e Presidente dell'Osservatorio Nazionale Smart City dell'ANCI. Il Professore ci aiuta a tracciare un panorama complessivo del fenomeno Smart City nel nostro Paese, con particolare riferimento al ruolo che può ricoprire la Pubblica Amministrazione.

Viviamo un momento particolarmente difficile: gli enti locali faticano ad investire in progetti intelligenti e di conseguenza la Smart City fatica a divenire realtà. Ci fa un quadro dello stato in cui versano oggi i Comuni italiani?

Nel corso dell'ultimo decennio in Italia sono stati fatti investimenti abbastanza importanti in termini di progetti per le Smart City. Le risorse sono arrivate in parte dall'Europa in parte dai ministeri, e altre ancora da investimenti privati. Se ci confrontiamo con altri Paesi non siamo certamente i più virtuosi, ma nemmeno gli

ultimi in classifica. La situazione è questa: a causa della mancanza di una pianificazione a livello nazionale, sono stati avviati ottimi progetti privi tuttavia di una visione di insieme. E allo stesso tempo i Comuni, in molti casi, hanno privilegiato l'opportunità del finanziamento rispetto all'effettiva qualità del progetto in sé. Il risultato è un Paese con una situazione a macchia di leopardo, con progetti di buona qualità e altri un po' meno. Credo che attualmente ci si stia avviando verso una fase di maggiore maturità e questo mi rende ottimista sul fatto che le risorse messe a disposizione nei prossimi anni potranno essere utilizzate in modo più efficace rispetto a quelle stanziare nei periodi precedenti.

Una città "Smart" è una città fortemente connessa. Su quali priorità e obiettivi deve concentrarsi il Governo per rilanciare l'Agenda digitale a partire dalle reali esigenze dei contesti urbani?
A lungo ci si è domandato se fosse necessario dispor-

re prima delle infrastrutture di connessione o se fosse necessario creare in primo luogo i servizi da utilizzare attraverso tali infrastrutture. Oggi questa discussione sta volgendo al termine e ci si sta rendendo conto che infrastrutture e servizi devono procedere parallelamente. Il Paese ha una connettività con una banda fino a 20 mb/s abbastanza distribuita sul territorio, tuttavia ancora insufficiente. Per molte attività attualmente è necessaria una velocità intorno ai 100 mb/s. Questo significa che il Paese deve accelerare sul progetto della banda ultralarga per dare una risposta alle nuove richieste dei cittadini. Dal punto di vista tecnologico, nel corso di questi ultimi anni, si è registrato un grandissimo sviluppo in questo senso, soprattutto per quanto concerne il settore mobile: oggi con un piccolo router è possibile avere una connessione di wi-fi superiore ai 100 mb/s. E' chiaro, perciò, che la priorità assoluta è quella di accelerare le infrastrutture del Paese sia per quanto riguarda la rete fissa che la rete mobile, andando a ridurre o addirittura annullare il digital divide che è ancora molto presente. Naturalmente nel Paese ci sono aree dove le aziende private possono fare questo tipo di investimento con ritorni significativi, e altre in cui il ritorno non è economicamente conveniente e quindi va pensato un intervento da parte dello Stato. In conclusione è necessario che il Governo faccia un piano sul tema della banda larga e ultralarga, cercando di far convergere risorse europee, nazionali e private per accelerare il lavoro e allinearci ai migliori standard europei. Questo è un elemento certamente essenziale al fine di creare le condizioni per una modernizzazione del Paese che coinvolga enti di formazione, aziende e istituti di ricerca. Credo veramente che il tema del potenziamento delle infrastrutture di connessione sia una delle priorità dell'Italia per spingerla verso una nuova crescita industriale, necessaria per ricreare soddisfacenti condizioni di sviluppo.

Qual è oggi il ruolo dell'Osservatorio Smart City di ANCI nel processo di evoluzione dei territori urbani in ambienti più "Smart"?

L'Osservatorio ha un obiettivo primario che è quello di osservare e mettere a disposizione del Paese le migliori pratiche e i progetti che sono stati finanziati e che possono quindi essere un riferimento per altre città che dimostrino attenzione in questo settore. L'obiettivo di informare è, dunque, prioritario. Il secondo elemento è rappresentato dai progetti che possono essere riutilizzati, attraverso la diffusione delle "best practices". Il terzo punto è quello di fornire degli indicatori che consentano di valutare gli impatti dei processi che sono stati realizzati. Questo per una stima complessiva dell'efficacia delle realizzazioni, ma anche per dare indicazioni ai Comuni che devono fare delle valutazioni sugli investimenti futuri e compiere scelte che siano giustificabili sulla base di valutazioni fondate.

Quale integrazione di ruoli ci deve essere tra istituzioni, imprese e università per portare avanti progetti di successo per le Smart City?

Quando ero al Ministero ho immaginato che la struttura dei cluster che "raggruppano" istituzioni, imprese, università e enti di ricerca fosse il sistema giusto per dare una risposta a questa necessità di correlazione fra gli attori che abbiamo menzionato. Naturalmente questa struttura non me la ero inventata, bensì si tratta di una delle grandi indicazioni che ci arrivano dalla Commissione Europea. Si ritiene infatti che, attraverso una relazione continua fra istituzioni, imprese, università e enti di ricerca, si possano creare le condizioni per uno sviluppo caratterizzato da una migliore efficacia nonché da una maggiore rapidità di azione. Il progetto cluster ha avuto alcuni ritardi anche pesanti dal punto di vista del finanziamento e quindi non è stato possibile valutarne l'efficacia nella sua fase di attuazione, ma io rimango convinto che sia quella la strada da percorrere. Mi auguro quindi che anche in futuro si utilizzi questa struttura poiché consente di creare le condizioni per una condivisione di esperienze che può portare a grandi risultati.

Cosa significa oggi porre in essere politiche "Smart" nel campo della mobilità e dei trasporti? Cosa può fare l'Italia per colmare il gap con i principali Paesi europei?

Il discorso che verte attorno al tema della mobilità si è evoluto parecchio rispetto a quello che ci si sarebbe potuto aspettare. Pensiamo al successo che sta avendo il car sharing nelle nostre città e alla percezione che si sta formando nei cittadini riguardo il concetto di automobile. C'è stato un rapido passaggio dal tema della proprietà al tema del servizio. E' sempre più centrale il tema dell'intermodalità. Ragionando con alcuni colleghi dell'università che abitano a Torino e lavorano a Milano, ho riscontrato un fatto molto importante: molti si sono attrezzati in modo da avere una leggera bicicletta trasportabile che portano con loro sull'alta velocità e che poi utilizzano nei tratti da stazione a casa o da stazione al lavoro. In generale, dunque, possiamo dire che si è affermato un tema di multimodalità. C'è una sempre maggiore intelligenza nell'uso dei servizi: da questo punto di vista le tecnologie aiutano molto e l'utilizzo dei dati che vengono generati dai diversi servizi di mobilità contribuiranno a delineare un sistema più efficiente ed efficace.

Le pubbliche amministrazioni sono spesso in possesso di una quantità significativa di open-data. Che potenziale potrebbero avere in ottica decisionale?

Il nostro presente e il nostro futuro sono strettamente connessi al tema della gestione dei dati, che saranno generati in quantità sempre crescente sia dai sensori che dagli stessi cittadini. I dati naturalmente

potranno essere utilizzati per fotografare la realtà, per fare previsioni e soprattutto per pianificare. Io vedo un futuro molto interessante da questo punto di vista e affinché questa grandissima potenzialità possa diventare realtà, è necessario creare all'interno del Paese una profonda cultura dei dati e una competenza distribuita fra gli abitanti. Negli Stati Uniti si prevede che entro il 2020 saranno creati circa un milione di posti di lavoro per persone con questa preparazione: il 10% dovrà avere competenze relative agli algoritmi per la gestione dei dati, mentre il 90% dovrà saper utilizzare i dati generati per fare analisi di tipo storico, gestione e pianificazione. L'Europa e il nostro Paese sono in ritardo da questo punto di vista ma certamente questo è uno dei settori in cui si dovrebbe investire.

Nel vostro Vademecum sulla città intelligente fornite uno stato dell'arte nelle 58 città coinvolte nell'Osservatorio. Con quali strumenti finanziari e di governance le città stanno portando avanti le proprie scelte e i propri progetti? A che punto sono arrivate?

Come dicevo in precedenza i progetti sono stati finanziati con strumenti abbastanza variegati: fondi europei, fondi nazionali messi a disposizione dai ministeri, contributi regionali e privati. Ad oggi il risultato non è stato determinato dalla pianificazione ma dalle opportunità che si sono presentate. Le città stanno portando avanti i progetti soprattutto in funzione delle risorse che hanno a disposizione. Io mi auguro che con la nuova pianificazione dei fondi europei ci possa essere da una parte una stabilizzazione dei progetti urbani, e nello stesso tempo nasca un processo virtuoso per cui si possano riutilizzare progetti già avviati, così da poterli condividere con un numero sempre maggiore di cittadini. Ritengo che si debba passare da una fase pionieristica come è stata quella precedente, a una fase di maggiore maturità e pianificazione degli interventi partendo da un masterplan per ciascuna città.

A partire dal maggio 2014 avete dato il via a dei tavoli tecnici per creare progettualità Comuni e

canali di scambio. Che risultati sta producendo questa esperienza?

Questa esperienza di condivisione di risultati e progetti ha consentito di trasferire alcune delle migliori pratiche che sono state sviluppate in svariati Comuni, con altri soggetti che non avevano avuto modo di fare lo stesso tipo di esperienze. Le città che hanno investito di più sulla progettualità hanno anche sviluppato un modello di progettazione condiviso con i cittadini. Ci si è resi conto che le imposizioni dall'alto trovano molte volte difficoltà in fase di attuazione. E' quindi opportuno fare investimenti di co-progettazione con la partecipazione dei cittadini e con un ascolto continuo ai fini di efficacia del progetto e per valutare eventuali osservazioni e critiche.

In questa fase di consolidamento di attività progettuali e pianificazione di nuovi progetti si è creata una maggiore consapevolezza sui temi della circolazione di idee e dell'ascolto degli stakeholders.

Il percorso che porta alla costruzione della vocazione economica e sociale della "città intelligente" non può essere definito da poche persone. Che strade andrebbero intraprese per coinvolgere i cittadini?

La condivisione non deve essere uno slogan né un'astrazione rispetto alla progettazione, alla realizzazione e alla gestione dei progetti di Smart City. Dal punto di vista della progettazione, nella fase di realizzazione del masterplan delle attività di pianificazione, bisogna partire dai cittadini e dalle loro domande, interagendo con continuità con quelli che saranno gli utenti finali dei servizi. Nella fase di realizzazione è necessario Comunicare con i cittadini per avere feedback rispetto ai progetti che sono in fase di sviluppo, in modo tale da non fare troppi errori e cercare di dare risposte alle loro domande. Per quanto riguarda la fase "delivery" dei servizi, ci sono strumenti molto efficienti attraverso i quali i cittadini possono dare consigli, esporre critiche e indicare soluzioni e miglioramenti: vi sono dunque le possibilità e le condizioni per poter avere un rapporto continuo con gli stakeholders durante tutta la vita del progetto.



FRANCESCO PROFUMO

Chairman of IREN Group

Francesco Profumo è Presidente del Gruppo Iren. Professore Ordinario di Convertitori, Macchine ed Azionamenti Elettrici al Politecnico di Torino, è stato Preside e poi Rettore dello stesso Politecnico dal 2003 al 2011. Nel 2011 è stato nominato Presidente del CNR e poi Ministro dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca nel Governo Monti. Studioso di valore internazionale (ha ricevuto 10 Lauree e Dottorati Honoris Causa), ricopre incarichi in importanti Istituzioni culturali ed Economiche tra cui quelli delle Presidenze della Fondazione Bruno Kessler di Trento, della Scuola di Alta Formazione al Management di Torino, della Business School ESCP, del Consiglio di Amministrazione di Fidia S.p.a e del Consiglio di Amministrazione di INWIT S.p.a., Società del Gruppo Telecom Italia.

PAPA FRANCESCO E I SINDACI DEL MONDO

Una significativa alleanza

di Roberto Leoni > roberto.leoni@sorellanatura.org



Papa Francesco con i sindaci del mondo

Il 21 e 22 luglio in Vaticano, nella Casina Pio IV - sede della Pontificia Accademia delle Scienze -, che qualche anno fa vide alla presenza di San Giovanni Paolo II la “riabilitazione” di Galileo Galilei, si è tenuto un simposio, organizzato dalla Pontificia Accademia delle Scienze Sociali, che ha avuto protagonisti Francesco ed i sindaci delle grandi città del mondo. L'evento che, purtroppo, per il momento ha suscitato scarso rilievo sulla stampa e nei servizi televisivi, merita invece di essere ripreso ed enfatizzato, perché si inserisce a pieno titolo in quelle iniziative, che devono servire, come tra l'altro ha detto papa Francesco citando Romano Guardini, profondo teologo del novecento, a creare cultura, idonea ad offrire elementi importanti per la comprensione e per la interpretazione della realtà attuale.

I partecipanti ed i temi trattati

Una sottolineatura innanzi tutto: questo simposio della Pontificia Accademia delle Scienze Sociali rientra nella

strategia del dialogo e della collaborazione della Chiesa con il mondo contemporaneo, nel pieno rispetto delle indicazioni del Concilio Vaticano II, il quale dichiara che la Chiesa non ha un modello di società da realizzare, ma vuole impegnarsi con tutte le istituzioni per la crescita dell'uomo, portando come contributo il messaggio evangelico. Alla luce di questa impostazione l'Accademia ha proposto ai sindaci di tutto il mondo, in modo particolare a quelli delle grandi città, di riflettere, per trovare unità di intenti, su un tema molto significativo: “*Le città e gli obiettivi dello sviluppo sostenibile*”, coinvolgendo nella riflessione anche le Nazioni Unite e guardando all'evento di New York del settembre 2015, quando i governi di tutto il mondo si sono accordati su un insieme di 17 obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS).

Dall'esame dei temi trattati durante il simposio (clima, decarbonizzazione profonda e città, sfide dell'inclusione sociale, sviluppo economico, governabilità e finanziamenti) appare molto evidente la strategia seguita dalla Pon-

tificia Accademia delle Scienze Sociali: trovare soluzioni operative con i sindaci delle grandi città, destinati a gestire negli anni a venire in modo ancora più massiccio il fenomeno dell'urbanizzazione, perché per ora è inarrestabile il fenomeno di abbandono delle campagne per occupare le periferie urbane. Tre i grandi temi: emancipare gli individui, che si trovano coinvolti in questi spostamenti, abbattere la povertà, che diventa sempre più estesa e pesante, proteggere la dignità umana, che è sempre più umiliata da forme gravi di schiavitù.

Il risultato è stato raggiunto: tutti i sindaci presenti, espressione delle grandi città di tutti i continenti, hanno sottoscritto un documento, che li impegna a portare avanti nelle sedi competenti, quindi nelle più importanti assisi di questo autunno, la difesa del clima, collegato allo sviluppo sostenibile, al fine di evitare che l'azione umana sia tale da produrre un peggioramento, che danneggi in modo pesante la salute degli esseri viventi e al fine di contribuire a tutte le iniziative collegate anche all'inclusione sociale.

L'intervento di Papa Francesco

Il documento approvato e firmato dai sindaci (guardando l'elenco si nota la firma di Piero Fassino, come sindaco di Torino e come presidente dell'Anci accanto a quella di Bill De Blasio, sindaco di New York, si scopre l'autografo di Alfred Vanderpuije, sindaco di Accra in Gana accanto a quello di José Fortunati, sindaco di Porto Alegre in Brasile per fare qualche esempio) è stato anche sottoscritto da papa Francesco, che ha pure rivolto un messaggio ai presenti. Ancora una volta ha ribadito che c'è la necessità di costruire una "ecologia umana, perché nell'impostare la vita dell'uomo "non si può prescindere dall'ambiente." Interessante a questo proposito una considerazione del Pontefice sulla sua ultima enciclica, la "Laudato si'": "non è un'enciclica verde, ma è un'enciclica sociale.

Francesco afferma di essere preoccupato della crescita a dismisura delle città. I sindaci devono intervenire per far fronte a questa situazione, che rende sempre più pesante la povertà e umilia sempre di più l'uomo. Il pontefice è inoltre molto propositivo e concreto: accanto ai sindaci alleati anche l'ONU deve avere un ruolo molto operativo: "Le Nazioni Unite devono interessarsi con molta forza di queste situazioni, dedicandosi a combattere soprattutto alla tratta delle persone, provocata da questo fenomeno ambientale."

Una significativa presenza: la fondazione Sorella Natura

Al cronista attento non è sfuggito un particolare: la presenza al simposio di un ente impegnato da decenni in Italia sui temi dell'ambiente: la fondazione Sorella Natura, che ha sede ad Assisi ed opera anche a livello internazionale. Accanto ai sindaci delle grandi città del mondo, che sono i rappresentanti istituzionali, c'era anche la fondazione Sorella Natura, quasi, diciamo noi sottovoce,

a rappresentare la realtà sociale, quella realtà cioè nella quale vengono concepite le linee culturali che sono portate poi avanti dalle istituzioni. Alla fondazione allora è toccato il compito di essere parte di quel lievito, che deve permettere all'impegno dei sindaci che con papa Francesco hanno sottoscritto il solenne documento, di produrre quel risultato, che il Vescovo di Roma, con efficacia, ha definito "ecologia umana"

Fondazione Sorella Natura che opera da oltre un ventennio per contribuire alla crescita di una corretta cultura ambientale e che, a tal fine, ha prodotto già dagli anni '90 del secolo scorso, tre documenti fondamentali: *DECALOGO DELLA SAGGIA ECOLOGIA*, *CHARTA DEONTOLOGICA DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE*, "MANIFESTO" *LA TUTELA DELL'AMBIENTE: RISPETTO DELLA VITA, SALVAGUARDIA DEI VALORI ETICI*. Per questa attività la Fondazione Sorella Natura ha avuto l'onore di tenere in Pontificia Accademia delle Scienze, in co-logo con l'Accademia stessa, due Simposi dedicati all'economia solidale ed allo sviluppo sostenibile – anelli congiunti di una visione sistemica, confermata dall'enciclica LAUDATO SI -; di porre a dimora nei Giardini Vaticani, alla passeggiata dei pontefici, l'albero di noce assunto a simbolo della *saggia ecologia*.

Dal 2011 la Fondazione Sorella Natura ha attivato la rete *Comuni, Province Regioni per la Saggia Ecologia*, che ha avuto il patrocinio dell'ANCI e la medaglia del Presidente della Repubblica.

Per questo, per annoverare fra i propri soci benemeriti, oltre a personalità laiche di grande prestigio, i cardinali: Bassetti, Maradiaga (che è anche presidente onorario), Parolin, Pasinya, Re, Ruini, Sepe; il cancelliere della Pontificia Accademia delle Scienze, Sanchez; il rettore della Pontificia Università Lateranense, Dal Covolo, il Vescovo di Assisi, Sorrentino; il vescovo ausiliario di Roma, Leuzzi e molti altri, la Fondazione Sorella Natura, era presente al workshop internazionale dei Sindaci delle più importanti città del mondo e, per questo, è stata chiamata a sottoscrivere il documento conclusivo di questa importante assise mondiale, dalla quale è scaturito l'impegno del presidente USA. Obama, per trasformare gli USA dal più grande inquinatore al più grande difensore dell'ambiente, che a Noi piace chiamare *Creato*.

ROBERTO LEONI



Roberto Leoni, coniugato, festeggia le nozze d'oro nel 2015.

Ha dedicato la sua vita professionale all'educazione ed alla scuola, da maestro elementare a direttore didattico a ispettore, concludendo 50 anni di carriera con molti anni trascorsi come consigliere al Gabinetto del Ministero dell'Istruzione, Università, Ricerca.

Autore di numerosi libri e pubblicazioni sui temi dell'educazione è stato sempre impegnato per la Custodia del Creato, fondando in Assisi "Italia Nostra" e, negli anni '90, la Fondazione SORELLA NATURA. Presidente dei Cantori di Assisi. È stato consigliere comunale e Vicesindaco di Assisi. Il 2 giugno 2014 il Presidente della Repubblica lo ha insignito dell'onorificenza di Commendatore dell'Ordine al merito della Repubblica.

MOVE APP 2015

La mobilita' mondiale si da' appuntamento a Milano dal 10 al 15 ottobre presso il Museo della Scienza e della Tecnologia, Leonardo da Vinci

a cura dell'ufficio stampa di Move App Expo



**MILAN
10 - 15
OCTOBER
2015**

**MUSEO
NAZIONALE
SCIENZA
E TECNOLOGIA
LEONARDO
DA VINCI**

Conference & Exhibition Test drive & Technical visits

**transport & logistic
conference**

MoveApp 2015, giunto alla terza edizione, riconferma anche quest'anno il suo ruolo di evento strategico in un settore fondamentale della nostra economia, come quello del Trasporto.

Patrocinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministero dell'Ambiente, dalla Commissione Europea e con la speciale adesioni delle Ferrovie dello Stato Italiane, MoveApp 2015, sviluppera' la terza edizione del convegno "Citta' Elettriche", trattera' il tema delle Smart City, affrontera' in una giornata dedicata il 14 ottobre, il trasporto delle merci e la logistica, garantendo una visibilita' televisiva nazionale all'evento, grazie alla partnership con Telenord e al suo format TV "Transport".

Il programma di questa giornata di lavori trattera' lo sviluppo delle infrastrutture in Europa con un focus sul ruolo dell'Italia, delle sue aziende e degli operatori del settore e il tema della safety & security in ambito logistica e trasporto.

Inoltre quest'anno, grazie alla stretta collaborazione stipulata con UITP, ufficialmente inaugurata in occasione della "61^ UITP World Congress & Exhibition", svoltasi a giugno a Milano, verra' inserito nel programma pomeridiano di lunedì 12 ottobre, il convegno "financing public transport infrastructures in metropolitan areas". Nella mattinata inaugurale e' prevista la partecipazione attiva del Ministro delle infrastrutture e Trasporti, Riccardo Nencini



CONNECTED AUTOMOBILES

L'APPUNTAMENTO INTERNAZIONALE
SULL'INNOVAZIONE DIGITALE NELLA MOBILITA'

a cura dell'ufficio stampa di Smart Mobility World

CONNECTED
AUTOMOBILES
2015

in co-location with

 2015 WORLD EDITION
SmartMobilityWorld



La seconda edizione di Connected Automobiles – l'evento internazionale dedicato agli operatori del settore automotive - si terrà il 28, 29 e 30 Ottobre con baricentro all'Autodromo di Monza.

Milano, X Settembre 2015. Non solo un convegno sul tema del momento, le "Connected Cars": Connected Automobiles è l'unico evento in Europa che ospita conferenze internazionali di alto livello unite alla possibilità di partecipare a iniziative come il Connected Car Hackaton, l'Apps Contest, il Pitchfire, il Matchmaking e esperienze live direttamente sulla pista del circuito di Monza. Un appuntamento che è una full immersion nel mondo delle automobili connesse (www.connectedautomobiles.eu), una collocazione, l'Autodromo di Monza che sin dalla sua costruzione nel 1922 è il tempio della velocità e il centro nevralgico per lo sviluppo e l'innovazione nel settore automotive. Connected Automobiles riunisce non solo le menti più brillanti nel campo del business e della tecnologia ma anche tutti coloro in cerca di opportunità, trend e nuove soluzioni che stanno portando al cambiamento nel settore automotive.

Inoltre, CA avrà luogo in concomitanza con Smart Mobility World, la conferenza ed esposizione internazionale leader europea nel panorama della mobilità intelligente, la quale ha registrato nel 2014 più di

3.500 visitatori e 152 tra sponsor, partner ed espositori (www.smartmobilityworld.eu). Con l'edizione 2015 all'Autodromo di Monza, SMW conferma il suo status di unico e principale evento in Italia dedicato alla mobilità sostenibile, connessa e integrata.

La conferenza tratta i principali argomenti del settore; la collaborazione tra il settore Automotive e gli operatori del mercato delle telecomunicazioni, i trend nella tecnologia, i possibili modelli di business, le problematiche assicurative, veicoli indipendenti, Big Data, hacking&sicurezza, senza tralasciare il punto di vista degli investitori che vedono questo mercato come profittevole a breve e medio termine. Tra i relatori confermati, rappresentanti di CCC/MirrorLink, CVTA, FCA Group, Novero, Parkopedia, BT Global Services, T-System, KPN, Bain&Company, Frost&Sullivan, Machina Research, Barclays e Hyve.

Il Pitchfire

CA incoraggia e sostiene i giovani innovatori a condividere le loro idee con gli investitori. Durante la sessione di Pitchfire, le startup avranno l'opportunità di mostrare le loro soluzioni e idee di business a un panel di giudici formato da imprenditori e top manager. Tra i giudici ci saranno rappresentanti di Momenta Partners, East London Ventures, Startup Boot Camp Fintech, Henkel e Italia Startup.



**TRANSPORT & LOGISTICS
SMART MOBILITY & TECHNOLOGY**

**MILAN
10 - 15
OCTOBER
2015**

**MUSEO
NAZIONALE
SCIENZA
E TECNOLOGIA
LEONARDO
DA VINCI**

Conference & Exhibition Test drive & Technical visits

**transport & logistic
conference**

In collaborazione con



**WORLD CONGRESS
AND EXHIBITION**
MILAN 8-10 JUNE 2015

Con la speciale adesione di



ADVANCING
PUBLIC
TRANSPORT



- Città Elettriche 13^a edizione (TPL su gomma e su ferro)
- Ferrovie AV/AC
- Smart Cities
- Safety & Security
- Energia e Ambiente
- ICT/ITS
- Intermodalità e Logistica

Special session

Financing public transport
infrastructures in metropolitan areas
Convegno Internazionale UITP

Week End della Mobilità

Organizzato da



Per contatti:

www.moveappexpo.com

Segreteria Scientifica c/o CIRT - Università di Genova

Tel. +39 010 3532165

segreteria@moveappexpo.com

Club Italia apre il mondo del trasporto collettivo alle carte bancarie contactless

a cura di Club Italia > info@club-italia.com

Club Italia ContactLess Technologies Users Board, associazione con la finalità di promuovere sul territorio italiano l'utilizzo di sistemi di pagamento e di accesso basati su carte intelligenti (a microchip), con validazione di prossimità (contactless) integrati con i sistemi di infomobilità, è impegnata da mesi con i propri soci sul progetto dell'impiego delle carte bancarie contactless nel TPL.

Il rilevante incremento della diffusione delle carte bancarie contactless, che porterà in breve tempo alla totale sostituzione delle attuali carte a contatto, ha imposto di prevedere un percorso nazionale comune di approfondimento e ricerca per consentire alle aziende di trasporto collettivo di essere pronte, preparate e consapevoli del proprio ruolo, del ruolo del sistema bancario e dei players della bigliettazione elettronica, per entrare nel modo migliore nel nuovo mercato dei sistemi di pagamento EMV contactless nel TPL.



In relazione a tutto ciò, Club Italia ha organizzato per i suoi soci una visita tecnica a Londra, il 15 e 16 Settembre. Verranno visitati uffici, impianti e mezzi del London Transport in modo da consentire un approfondimento delle applicazioni Contactless EMV effettuate a Londra.

Mentre, l'11 Novembre, a Cagliari, nell' Hotel Regina Margherita, si terrà il convegno "SISTEMI DI PAGAMENTO DELLA MOBILITA'

Le implicazioni da approfondire, in un percorso innovativo come questo, sono state svariate: normative, tecnologiche, organizzative, bancarie, sindacali, ecc. e hanno richiesto le competenze e la partecipazione al progetto delle aziende pubbliche/agenzie di trasporto e dei players soci sostenitori di Club Italia.

Il gruppo di lavoro, costituito dai soci di Club Italia, si è mosso analizzando il panorama mondiale ed europeo dell'uso di EMV nei trasporti, la nascita e l'evoluzione dell'EMV nel sistema bancario, lo stato dell'EMV in Italia,

contrassegnando la situazione attuale e le prospettive future, i ruoli dei tre players coinvolti, cliente, gestore e sistema bancario, e, infine, ma non meno importante, gli aspetti legali e normativi di uno standard EMV applicato al trasporto pubblico.

Sono stati valutati benefici e problematiche che affronterebbero le aziende.

Per il cliente, per esempio, non si presenterebbe più la preoccupazione di operazioni preventive, come il doverci recare in tabaccheria, o in edicola, o presso un punto vendita del TPL, per acquistare il titolo di viaggio.

Per quanto riguarda i gestori, il beneficio sarebbe senza dubbio l'aumento dei clienti per l'adozione dello standard EMV nel trasporto pubblico potrebbe essere un'interessante operazione di marketing per l'immagine dell'azienda del TPL.

Ovviamente, i gestori dovrebbero adottare nuove prassi per permettere l'uso delle carte bancarie contactless sui proprio mezzi, come approfondire il controllo a bordo e effettuare un upgrade sui validatori e sui software on board e di sistema.

Anche il sistema bancario potrebbe beneficiare dello standard EMV applicato al TPL, vedendo aumentare i micro pagamenti effettuati con carta bancaria, nonché operando una strategia di marketing "virtuosa" per l'immagine del sistema bancario.



Il convegno che si terrà l'11 novembre a Cagliari sui sistemi di pagamento in generale nella mobilità, vedrà appunto l'intera sessione pomeridiana impegnata, prima occasione in Italia, nel **SEMINARIO DI APPROFONDIMENTO SULL'USO DELLE CARTE BANCARIE CONTACTLESS NELLA MOBILITA'**,

che rappresenterà una prima importante verifica del lavoro svolto fin qui, a partire dal gennaio 2015, dai soci di Club Italia, per approfondire opportunità e problematiche per l'applicazione del contactless bancario al nostro settore.

L'alta formazione dedicata alle Smart City

di Marina Verderajme > marina.verderajme@actl.it e Simone Pivotto > social@sportellostage.it

Nel panorama europeo (e mondiale) la Smart City è una delle realtà tecnologiche dallo sviluppo più impetuoso, e sta generando soluzioni innovative nel campo dell'ICT, della sostenibilità e della progettazione pubblico-privata.

Per gestire questi processi anche il mondo dell'alta formazione si sta organizzando e nascono corsi ad hoc.

A Ferrara la formazione avanzata con un respiro internazionale applicata alla sostenibilità è il filo conduttore del **Master Internazionale di Secondo Livello Eco-Polis**. Smart City, Urban Creativity e Collaborative Development sono oggi le grandi tematiche attraverso cui declinare e praticare lo sviluppo locale sostenibile di città e territori, sia in Europa e nei Paesi ricchi oggi in crisi, sia nei Paesi emergenti. Oltre all'approccio internazionale è il multilinguismo una delle particolarità che differenzia la didattica del corso ferrarese dagli altri percorsi formativi italiani: il 40% delle docenze viene svolta in lingua Inglese, il 30% in Italiano, il 15% in spagnolo e portoghese.

All'innovazione orientata alla gestione e al governo urbano è orientato il **Master di secondo livello Smart City_Lab**, promosso dall'Università luav di Venezia e dal Parco Tecnologico Vega. La particolarità, in questo caso, è l'impostazione didattica declinata in tre componenti diverse: approfondimenti attraverso conferenze, seminari e casi studio, laboratori e attività sul campo attraverso la formulazione di soluzioni progettuali per un'area geografica specifica.

Con un occhio particolarmente attento all'ICT, il Dipartimento di Ingegneria dell' Informazione dell'Università di Pisa e l'Istituto di Informatica e Telematica del CNR di Pisa, con il patrocinio di Registro .IT(anagrafe dei domini Internet .it) e del Comune di Pisa, propongono il **Master in Smart Cities**. Il Master, è uno dei primi in Italia in questo settore e ha come obiettivo la formazione qualificata di persone esperte nelle tecnologie di information technology per le Smart Cities.

Il Master ha una durata di 12 mesi e prevede lezioni ed esercitazioni (240 ore), attività di laboratorio (100 ore), incontri con aziende del settore (30 ore) e tirocinio aziendale (400 ore), per un totale di 60 CFU.



Fornire gli strumenti teorici e metodologici necessari ad affrontare con piena consapevolezza il design di città e territori "smart" da sviluppare intorno agli individui, alle loro comunità di appartenenza e ai loro bisogni è, invece lo scopo del **Master in "Design of People Centered Smart Cities"**, un progetto promosso dal Dipartimento STF dell'Università di Roma Tor Vergata in convenzione con Forum PA. Da segnalare, infine, il corso universitario di aggiornamento professionale **Management delle Smart Cities - Strategie e Strumenti per lo Sviluppo Urbano**, promosso dal Politecnico di Torino che mira ad accrescere le competenze manageriali e di pianificazione progettuale dei funzionari pubblici coinvolti nei processi di progettazione delle "Città intelligenti" finalizzati all'attuazione delle politiche di innovazione sociale e tecnologica su scala urbana. Anche attraverso la formazione di nuovi professionisti si potranno colmare i gap che tuttora permangono nel nostro Paese in materia di città intelligente, uno su tutti la governance interna alle pubbliche amministrazioni.

MARINA VERDERAJME



Marina Verderajme è Presidente di ACTL, Associazione di Promozione Sociale, accreditata dalla Regione Lombardia e dalla Regione Siciliana per i servizi per il lavoro e certificata Iso 9001. Opera nel mondo del lavoro e dello stage attraverso www.sportellostage.it e Recruit, società di ricerca e selezione per profili giovani.

Novità Editoriali

a cura di Denis Grasso > denis.grasso@unibocconi.it

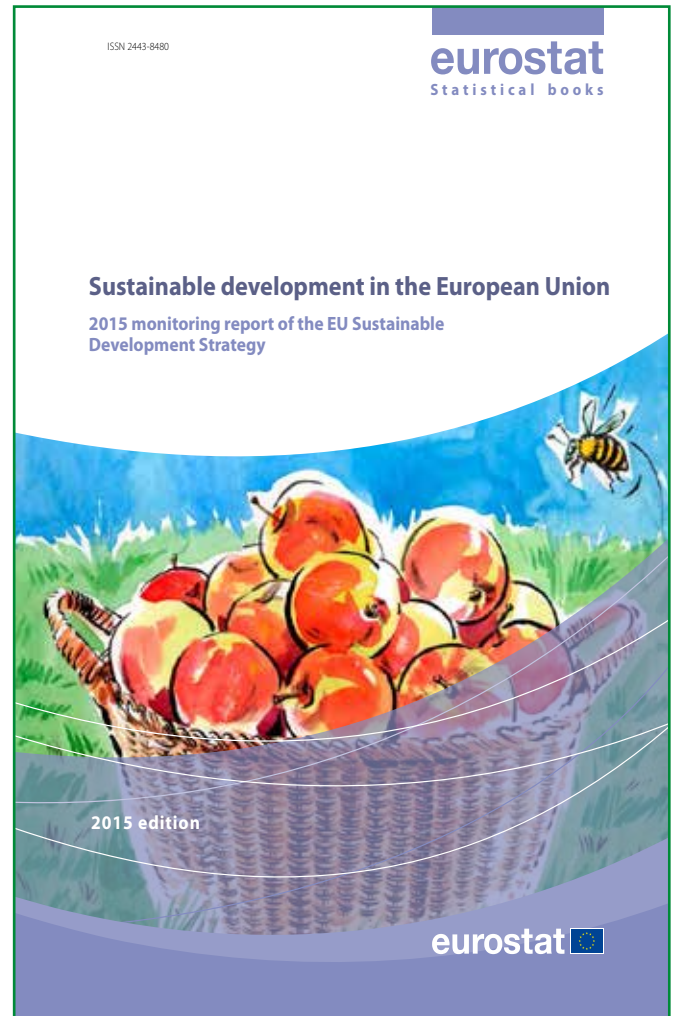
Smart cities in Europe. Financing the commercialisation of smart city technology



I progetti dimostrativi di Smart City sono fondamentali per costruire le città intelligenti del futuro ma sono ancora poco numerosi a causa delle difficoltà economiche nel sviluppare e costruire adeguate infrastrutture tecnologiche. Questa è una delle principali conclusioni del rapporto elaborato da Osborne Clark dal titolo "Smart cities in Europe. Financing the commercialisation of smart city technology". Il rapporto parte da una serie di interviste condotte a 7 gruppi industriali impegnati in progetti dimostrativi di Smart City nel mondo. Dalle interviste emerge il ruolo determinante delle pubbliche amministrazioni, in quanto catalizzatori e concentratori di una molteplicità di fondi pubblici provenienti da diversi enti sovranazionali e nazionali. Fondi fondamentali per le piccole e medie imprese che intendono investire in ricerca e innovazione. Dal lato delle imprese invece, emerge come i progetti e le sperimentazioni "open" risultano essere la migliore opportunità per accedere a questi fondi. Ed è grazie a questa stretta connessione con le pubbliche amministrazioni che le imprese hanno l'opportunità di sviluppare tecnologie con una maggiore probabilità di essere scelte nelle gare pubbliche lanciate per la costruzione delle Smart City del futuro.

Per maggiori informazioni, per vedere gli altri rapporti della serie Smart City e per scaricare una versione completa del report si rimanda al seguente link: <http://www.smartcities.osborneclarke.com/general/publication/smart-cities-Europe-financing-commercialisation-smart-city-technology/#sthash.1tmCja9I.dpuf>

Sesto Rapporto sullo sviluppo sostenibile in Europa



Le politiche ambientali europee stanno dando buoni risultati, soprattutto dal punto di vista della riduzione delle emissioni di CO2. Questa è una delle principali conclusioni del rapporto dell'Eurostat dal titolo "Sustainable development in the European Union. 2015 monitoring report of the EU Sustainable Development Strategy". Il rapporto, pubblicato ogni due anni e giunto alla sua sesta edizione, ha valutato oltre 100 indicatori di sostenibilità ambientale organizzati in 10 grandi aree tematiche (tra cui sviluppo socio economico, produzione e consumi sostenibili, risorse naturali, cambiamenti climatici ed energia, ecc.). Dagli indicatori emerge come ci si possa ragionevolmente attendere il raggiungimento degli obiettivi al 2020 di riduzione della CO2 mentre difficilmente verranno raggiunti quelli riguardanti la riduzione dei consumi di energia primaria.

Per maggiori informazioni e per scaricare una versione completa del rapporto si rimanda al seguente link: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-GT-15-001>

Gli eventi dedicati alla mobilità sostenibile

a cura di Denis Grasso > denis.grasso@unibocconi.it

Ecocity World Summit



Si svolgerà dall'11 al 13 ottobre 2015, ad Abu Dhabi, l'undicesima edizione del summit mondiale sulla progettazione urbana ecologica. L'evento, organizzato dalla no profit Ecocity Builders, fa parte dell'International Ecocity Conference Series (IECS) ed intende diffondere a livello globale le buone pratiche per la costruzione e la gestione di spazi urbani più sostenibili e ricchi dal punto di vista ambientale. A tal proposito, durante la tre giorni di Abu Dhabi sono previsti numerosi dibattiti, lezioni, tavole rotonde, momenti di incontro a cui parteciperanno più di 1000 esperti (rappresentanti del mondo industriale, politico ed accademico) provenienti da oltre 100 paesi differenti.

Per registrarsi all'evento e per consultare il ricco calendario degli appuntamenti si rimanda al seguente link: <http://www.ecocityworldsummit.com/index.php>

Smart City Exhibition 2015



Si svolgerà a Bologna, dal 14 al 16 Ottobre 2015, la quarta edizione della Smart City Exhibition 2015. L'edizione 2015, sviluppata in collaborazione con Forum PA e Bologna Fiere, avrà come tema centrale quello dei dati e del loro utilizzo per rendere la città più intelligente. Per questo le tre grandi aree tematiche su cui si concentrerà la rassegna bolognese saranno le fonti dei dati, i modelli

di analisi e le tecnologie abilitanti e applicative necessarie per la concretizzazione dei progetti Smart. Durante la tre giorni bolognese saranno numerosi i convegni tematici, i laboratori e i tavoli degli esperti dedicati al tema delle città intelligenti.

Per maggiori informazioni sull'evento e per consultare il ricco calendario di appuntamenti si rimanda al seguente link: <http://www.smartcityexhibition.it/>

Ecomondo



Si svolgerà a Rimini, dal 3 al 6 novembre, la diciannovesima edizione di Ecomondo, uno degli eventi di riferimento per chi si occupa di sostenibilità e Green Economy in Italia e all'estero. L'importanza dell'evento è confermata dai numeri dell'edizione 2014, con oltre 1.200 aziende ad esporre e più di 100.000 visitatori. L'evento raccoglie al suo interno diverse iniziative: "Città sostenibile" dedicato alla Smart City italiane, "Key Energy" sulle tecnologie green, "H2R" sulla mobilità sostenibile, "Cooperambiente" sulla cooperazione nel settore ambientale e "Condominio Eco" sulle misure di sostenibilità nei condomini. Durante la quattro giorni riminese saranno numerosissimi i convegni, le tavole rotonde di discussione e i momenti di approfondimento sul futuro della green economy in Italia e nel mondo.

Per maggiori informazioni e per scaricare il ricco programma della quattro giorni riminese si rimanda al seguente link: <http://www.ecomondo.com/>

DENIS GRASSO



Denis Grasso si è laureato in Pianificazione e Politiche per l'Ambiente presso lo IUAV di Venezia ed è ricercatore dello IEF-E Università Bocconi. I suoi principali ambiti di ricerca sono la pianificazione urbanistica e territoriale e le politiche di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici. Si occupa inoltre di energie rinnovabili e politiche ambientali.

Più PIL, più lavoro, meno CO2 A Citytech-BUS tech la mobilità sostenibile come fonte di sviluppo

Con il Ministro Galletti e tutti i protagonisti della mobilità nuova

a cura della Redazione



● Ripensare il paradigma
● della mobilità per le città
● del terzo millennio

Roma • 17-18 settembre 2015 • Factory e la Città dell'Altra Economia

La mobilità sostenibile non è più un miraggio. Molte sperimentazioni a livello europeo hanno dimostrato che la mobilità sostenibile, unita a investimenti e politiche che la promuovano, produce stili di vita sani, migliora la qualità dell'ambiente urbano e contribuisce a creare opportunità di lavoro e ad aumentare il PIL. In Italia in particolare, il ricorso all'utilizzo di servizi di mobilità in condivisione, ha contribuito nel corso del 2014 a un rallentamento generale della recessione economica. Come evidenziato dal recentissimo Rapporto Coop, le famiglie italiane - spinte dalle minori risorse a disposizione e dal futuro incerto - si sono dimostrate propense all'adozione di stili di vita più frugali e intelligenti, resi possibili dalle nuove tecnologie e dalla connettività mobile, che hanno a loro volta alimentato nuovo benessere e vitali segmenti di mercato. Dopo il crollo degli scorsi anni, sono inoltre emersi timidi ma incoraggianti segnali di un'interruzione nella contrazione dei consumi, confermati dai dati delle vacanze 2015 e da una generalizzata maggior propensione ai viaggi, agli spostamenti per studio e lavoro.

Di tutto questo si parlerà a Citytech-BUS tech, il 17 settembre allo Spazio Factory presso la Pelanda e alla Città dell'Altra Economia, nel corso della **Sessione Istituzionale + PIL, + lavoro, - CO2: la mobilità come fonte di sviluppo economico e sociale**, organizzata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare. Con **Gian Luca Galletti, Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**, e tutti i protagonisti della mobilità nuova. Alla fine della mattinata avverrà la premiazione del concorso BEST-TECH.

A Citytech-BUS tech, Roma diventa per due giorni la capitale della mobilità alternativa, con un ricchissimo programma di convegni e le ultime tecnologie sulla mobilità e il trasporto pubblico: Green Economy e città intelligenti, autobus di nuova generazione e bici condivise, car sharing e taxi, parcheggi e app che rivoluzionano la mobilità. Per scoprire come la mobilità sostenibile può cambiare concretamente la vita di tutti noi. Per iscriversi e richiedere l'accredito stampa: citytech.eu. Ecco il programma di tutti i convegni.

GIOVEDÌ 16 SETTEMBRE

Da "A" a "B": App e start up che rivoluzionano la mobilità

ORE 14.30 – 18.00 | PALCO FACTORY

Dalla competition alla coopetition per disegnare i nuovi scenari della mobilità

Organizzato da Elis Corporate School, in collaborazione con il Comitato Permanente di Citytech.

ORE 14.30 – 18.00 | SALA FACTORY

TPL: rilancio del settore e modelli di liberalizzazione

Organizzato da Autobus.

ORE 14.30 – 18.00 | SALA CAE

VENERDÌ 17 SETTEMBRE

TPL e account based ticketing: dalle carte di credito al conto corrente. Solo innovazione tecnologica o rivoluzione tariffaria?

ORE 10.00 – 12.30 | SALA CAE

Stakeholder a confronto. Mobilità sostenibile, green economy e città intelligenti: una Roadmap per l'Italia

Organizzato dal gruppo di lavoro mobilità degli Stati Generali della green economy.

ORE 9.30 – 13.00 | SALA FACTORY

Muoversi in città: esperienze e idee per la mobilità nuova in Italia

ORE 14.30 – 18.00 | PALCO FACTORY

I PARTNER DI CITYTECH-BUSTECH

Presenteranno soluzioni innovative di mobilità per il Trasporto Pubblico Locale e le ultime tecnologie nell'ambito della Sharing Mobility, Mobilità elettrica, Infomobilità, Interoperabilità e Interconnessione, Parcheggi e Ciclabilità, le seguenti aziende: Citytech-BUS tech è tra le iniziative previste per la **Settimana Europea della Mobilità**.

Ulteriori informazioni su citytech.eu



Gli Appuntamenti con la Mobilità

COSA	QUANDO	DOVE	INFO
7th Florence Air Forum	18 settembre	Firenze	http://goo.gl/r6ovyi
Horizon 2020 Information Day	21 settembre	Bruxelles (Belgio)	http://goo.gl/TUHLjs
CREATING THE NEXT GENERATION OF URBAN...	22 - 23 settembre	Bruxelles (Belgio)	http://goo.gl/DwwDDN
43rd European Transport Conference	28 - 30 settembre	Francoforte (Germania)	http://goo.gl/i4A4Qs
Coach & Bus Live 2015	30 sett. - 1 ottobre	Birmingham (UK)	http://goo.gl/TpOZ4X
Connected & Autonomous Vehicles Auto	1 ottobre	Milton Keynes (UK)	http://goo.gl/r7GqMx
EcoMobility World Festival	1 - 31 ottobre	Johannesburg (Sudafrica)	http://goo.gl/Azvytn
URBE 2015	1 - 2 ottobre	Roma	http://goo.gl/scKdHN
Saving lives with safety information	1 ottobre	Bruxelles (Belgio)	http://goo.gl/FullUk
Connected & Autonomous Vehicles ...	1 ottobre	Milton Keynes (UK)	https://goo.gl/26JpyI
National Air Quality Conference	1 ottobre	Birmingham (UK)	https://goo.gl/fqsZWK
22nd ITS World Congress	5 - 9 ottobre	Bordeaux (Francia)	http://goo.gl/jmhr2T
Conference on Incident Reporting ...	6 - 7 ottobre	Bruxelles (Belgio)	http://goo.gl/le9RSn
EcoMobility Dialogues	7 - 9 ottobre	Johannesburg (Sudafrica)	http://goo.gl/ZJQJUS
Transforming Freight Movement through	9 ottobre	Bordeaux (Francia)	http://goo.gl/prRELq
EPoSS Annual Forum 2015 & MNBS 2015	12 - 15 ottobre	Lovanio (Belgio)	http://goo.gl/LCFBZ4
3rd European Cycle Logistics Federation...	15 - 17 ottobre	San Sebastián (Spagna)	http://goo.gl/CgfXkl
Mobi Dixit 2015	15 - 17 ottobre	Palermo	http://goo.gl/T5Ni7n
13° convegno "Pianificare i trasporti è Ottimizzare	19 - 20 ottobre	Milano	http://www.tpsitalia.it/convegno2015
ICAO Air Services Negotiation Event	19 - 23 ottobre	Adalia (Turchia)	http://goo.gl/yMEck6
World Passenger Symposium 2015	20 - 22 ottobre	Amburgo (Germania)	http://goo.gl/Q8DXwW
Aerodays 2015	20 - 23 ottobre	Londra (Regno Unito)	http://goo.gl/UfPA0E
IESM2015	21 - 23 ottobre	Siviglia (Spagna)	http://goo.gl/Tjl9K0
Next Station 2015 Conference Marrakech	21 - 22 ottobre	Marrakech (Marocco)	http://goo.gl/OnjaCf
Contrail-cirrus, other non-CO2 effects ...	22 ottobre	Londra (Regno Unito)	http://goo.gl/3wfZpc
Coordination for Real-Time Logistics	23 - 25 ottobre	Deft (Olanda)	http://goo.gl/d37WpI
24th AVSEC World Conference	26 - 28 ottobre	Dublino (Irlanda)	http://goo.gl/yE2dgx
Go Smart - Go Rail	28 - 30 ottobre	Monaco (Germania)	http://goo.gl/qFSZg5

Euromobility

è una Associazione nata con l'obiettivo di supportare e promuovere la mobilità sostenibile e, in particolare, la figura del mobility manager presso le Pubbliche amministrazioni e le imprese private

Dal 2011, Euromobility è stata indicata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare come National Focal Point (NFP) per l'Italia in EPOMM (European Platform on Mobility Management)

Attività principali

Euromobility organizza **eventi** a livello locale e nazionale sul tema della mobilità sostenibile.

Offre **corsi di formazione** e **seminari** in materia di mobility management, qualità dell'aria, mobilità ciclistica e comunicazione ambientale.

Realizza **studi di settore** su mobilità e trasporti.

"Contribuire a creare e diffondere la cultura della mobilità sostenibile, stimolando negli individui e nelle organizzazioni comportamenti sempre più orientati all'adozione di soluzioni eco-compatibili per una migliore qualità della vita"

www.euromobility.org

Sostieni Euromobility!!!



Euromobility

EPOMM
European Platform on Mobility Management

Via Monte Tomatico, 1 - 00141 Roma
Tel. +39 06.89021723 - Fax. +39 06.89021755
e-mail: segreteria@euromobility.org



Euromobility



MobyDixit

15ª Conferenza Nazionale
sul Mobility Management e la Mobilità Sostenibile

Palermo, 15 - 17 ottobre 2015 Cantieri Culturali della Zisa

partner istituzionali:



partner promotori:



Partecipa con la tua azienda alla 15ª Conferenza nazionale sul Mobility Management e la Mobilità Sostenibile

www.mobydixit.it



ENDURANCE
European SUMP-network

Fai aderire la tua città alla rete Endurance

www.euromobility.org/endurance



Impara con Annibale ad andare a scuola in modo sostenibile!

www.annibaleserpentesostenibile.it